SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 10 minutos)

- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a los señores directivos de Consorcio del Este. Esta visita estaba programada desde hace tiempo a raíz de un planteamiento realizado en esta Comisión por vecinos de "El remanso de Neptunia". Oportunamente, hicimos llegar a los señores de Consorcio del Este la versión taquigráfica de dicha reunión y las carpetas que nos entregaron los vecinos sobre este asunto.

SEÑOR BRIOZZO.- El cargo que ocupo en la empresa es el de gerente general.

En primer lugar, queremos agradecer esta convocatoria y esperamos que nuestra visita sea útil para analizar el tema planteado.

Debo decir que somos conocedores de la realidad de las zonas aledañas a los peajes, en función de que somos cien uruguayos los que trabajamos en Consorcio del Este, la mayoría asignados al cobro de peajes y, por lógica, en cada estación de peaje predomina la gente que vive en la zona. O sea que conocemos la realidad del lugar.

Recibimos la versión taquigráfica -no recuerdo la fecha- de lo que se trató en la reunión con los vecinos que presentaron este planteo. Entendemos que la mayoría de los temas allí planteados no son resorte de Consorcio del Este, ya que la modificación de elementos contractuales no depende de una decisión nuestra, pero creemos que podemos aportar algunos datos para intentar aclarar un poco más la situación.

Hay un punto que me gustaría aclarar desde el principio, porque tiene relación directa con Consorcio del Este; me refiero al cumplimiento del contrato con relación a las calles de servicio que se mencionó sobre el final de la sesión.

Es incorrecto pensar que Consorcio del Este tiene la obligación de mantener las calles de servicio en los tramos de la Ruta Interbalnearia, como se menciona. Cuando se hace mención a las mismas, tanto en el pliego como en el contrato se establece, justamente, una aclaración en cuanto a que el mantenimiento de esas calles de servicio no corresponde a la empresa. En ningún lugar del contrato se establece la necesidad de mantener las calles de servicio. Además, de hecho, ha sido la Intendencia de Canelones la que lo ha estado haciendo durante todos estos años. Está claro que, de acuerdo con nuestra jurisdicción, esto no hubiéramos podido hacerlo aunque lo hubiésemos querido.

Con respecto a las calles de servicios, hay dos menciones en el pliego de condiciones. En primer término, en el punto 5.1 del Anexo I del pliego de condiciones se establece que Consorcio del Este deberá construir 20 kilómetros de sendas de servicio en lugares donde se proceda a la obra. Se trata de calles de servicio nuevas y no de las existentes en ese tramo de la concesión. En ese mismo punto se aclara que su mantenimiento -y estoy leyéndolo del pliego de condiciones- una vez construidas y aprobadas por el concedente, no será de cargo del concesionario. Es decir que hay una mención específica a la no obligación, por parte del concesionario, en cuanto al mantenimiento de las calles de servicio.

Por otro lado, en el punto 2.1.5 del Anexo IX del pliego de condiciones, donde se hace mención al mantenimiento de áreas verdes, se dice: "Cuando existan sendas de servicio, el concesionario deberá efectuar la tarea de mantenimiento hasta el borde más cercano al pavimento de dichas áreas de servicio". Como este es un tema que toca directamente las obligaciones del concesionario, queríamos dejarlo en claro desde el comienzo de la reunión.

También nos gustaría agregar que la concesión ha cumplido en un cien por ciento con las obras comprometidas -lo que está a la vista- por lo que no existen obras pendientes.

Como se podría generar alguna duda en función del planteo que les han realizado, queríamos dejar claramente establecido que no existe la obligación del concesionario de pavimentar y mantener calles de servicio, en este caso concreto, en el Tramo 1 de la concesión que es el que está entre Neptunia y Parque del Plata.

Les vamos a entregar unas carpetas donde figura el material que iremos mencionando.

Con respecto al planteo concreto sobre el sistema de bonificación que rige al área cercana al peaje, queremos decir que está previsto por el Decreto Nº 687/987, donde se establece claramente el régimen de bonificaciones que forma parte, como Anexo II, del contrato de concesión. ¿Qué queremos decir con esto? Que independientemente de lo que podamos opinar al respecto, tenemos un marco contractual con el que nos hemos estado manejando y que no podemos alterar en forma unilateral. Evidentemente, en caso de querer hacer una modificación, es resorte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas planteárselo a la empresa concesionaria y analizarlo con nosotros, que estaríamos dispuestos a hacerlo. En ese decreto se establece el régimen de bonificaciones que implica un descuento del 80% para los habitantes de las zonas más cercanas al peaje, hasta unos 10, kilómetros y de un 60% para los residentes entre los 10 y los 20 kilómetros de distancia con respecto al peaje. También se establece allí la forma en que el usuario accede a comprar esas bonificaciones. Se estipula la cantidad mínima de boletos que se deben comprar para acceder a la bonificación. Concretamente, se establece una compra mínima de 50 tiques de peaje, con una validez por el mes de compra y treinta días más.

En realidad, la empresa ha tenido una postura un poco más flexible con respecto a esto, en tanto ha otorgado una validez adicional de treinta días para los tiques de peaje. Lo hicimos atendiendo comentarios de vecinos y bonificados que se acercan al puesto de peaje para comprar y comentan que, en muchos casos, no les es posible utilizar su vehículo porque el contacto con Montevideo quizás no sea tan fluido. Tal vez el plazo haga que cincuenta boletos no se consuman totalmente, lo que significa generar un gasto en algo que no se va a usar. Lo que sí hemos hecho -como decía anteriormente- es extender ese plazo unos treinta días más y también hemos planteado al Ministerio -lo que aún está por definirse- nuestra voluntad de vender una menor cantidad de boletos;

pensamos que podría tratarse de veinte boletos que, además, no tuvieran un plazo perentorio. En realidad no sabemos bien cómo se va a operar el cobro del peaje, pero creo que está claro que si se cambiara el sistema, esos veinte boletos equivaldrían a diez de los actuales, ya que servirían tanto para la ida como para la vuelta, y entonces la inversión inicial -por decirlo de alguna manera- de quien use la bonificación sería bastante menor. Este tema también lo hemos planteado al órgano de control de la concesión, en el Ministerio, aunque aún no obtuvimos una respuesta. De todas formas nos parece que les ha interesado y que podría ser una solución para el asunto.

En el escrito también se menciona que cuando hay un cambio de tarifa, Consorcio del Este reajusta los boletos de pase excedentes; es decir que Consorcio del Este cobra el aumento de los tiques que la gente no utilizó para poder hacer uso de los que restan.

SEÑOR PIOLI.- Eso también está previsto en el artículo 7º del Decreto Nº 681/987, que rige las bonificaciones mencionadas anteriormente. Cabe destacar que estos decretos figuran en el contrato que la concesionaria tiene con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y allí se establece que para actualizar los boletos que hayan quedado de saldo luego del aumento de tarifa hay un plazo de diez días, pasado el cual el concesionario o la estación de peaje no deberá aceptarlos. Es decir que queda establecido por decreto el tema de la actualización del saldo de la venta bonificada. Además, en el artículo 2º de cada decreto de aumento de tarifa que el Poder Ejecutivo hace cada cuatro meses, se menciona que los beneficiarios del sistema de exoneraciones parciales otorgadas, de acuerdo con las respectivas disposiciones reglamentarias, deben actualizar el valor de las libretas de boletos que fueron adquiridas con anterioridad a determinada fecha. En este caso se menciona el 1º de agosto de 2003, último mes en que se varió la tarifa, y luego corresponderá el mes de diciembre.

SEÑOR BRIOZZO.- Hemos hablado en cuanto a la forma de proceder de Consorcio del Este con respecto a los vecinos bonificados y creo que queda claro que hemos actuado de acuerdo con las normativas; estamos dispuestos a tener más flexibilidad en ese sentido, porque no nos interesa que la gente compre boletos bonificados si no los usa. En definitiva, en tanto podamos acordar con el Ministerio la posibilidad de esta flexibilidad adicional que planteamos, no vamos a tener inconvenientes.

Ahora bien; vamos a hacer otros comentarios a fin de dar a la Comisión más elementos de juicio con respecto al tema que está planteado, sin ninguna intención de polemizar con los vecinos que hacen el planteo. Uno de los puntos que se mencionan aquí es que, en realidad, los vecinos de las zonas más cercanas, sin usar la ruta, son los que pagan el peaje. Reconozco que si no trabajara en Consorcio del Este y tuviera un conocimiento menor del asunto, quizás esa sería mi primera impresión. Sin embargo, algunas encuestas de opinión que hemos realizado -no específicamente por este tema, sino en el marco de un análisis de posibles ubicaciones de peajes y demás- nos muestran en forma bastante clara que en realidad el principal contacto de la gente de esa zona es con Salinas y con Atlántida, que son los dos centros administrativos de ese sector. Evidentemente, nadie va a desconocer la importancia de Montevideo para cualquier ciudadano que viva a treinta o cuarenta kilómetros, pero lo que quiero decir con esto es que, así como puede ser atendible el argumento de que pagan el peaje y no usan la ruta, hay que tener en cuenta también que para todos los traslados hacia el Este de Neptunia existe absoluta libertad de usar la ruta sin pagar el peaje. De hecho, el primer tramo de la Ruta Interbalnearia -que es el más poblado de toda la concesión- es muy utilizado para traslados vecinales, porque es el camino más cómodo y está asfaltado. Es decir que el argumento tiene su contrapartida: hay mucho contacto con otras zonas de la concesión, y sin embargo por este motivo los vecinos, obviamente, no tienen que pagar peaje.

Todo esto tiene hasta cierta lógica cuando uno piensa que la mayoría de los residentes de esa zona han decidido vivir allí con posterioridad a la creación del peaje, de modo que es un obstáculo -si se quiere ver así, tal como se ha planteado en la reunión anterior- que ya estaba en conocimiento de la gente. Entonces, uno tiende a pensar que el contacto no es sólo con Montevideo: la infraestructura también sirve para conectar los balnearios de la zona.

Por otro lado, cuando analizamos la lista de firmantes y la comparamos con nuestro registro de usuarios bonificados, nos encontramos con que de 175 firmantes, sólo 14 son usuarios bonificados de Consorcio del Este, y también nos encontramos con que la necesidad mensual de compra de boletos de peaje es bastante menor de los $ 2.000 que se mencionan aquí; de hecho, creo que el promedio no llega a los $ 450.

Pienso que estos datos son útiles para contrapesar la idea de que sólo es un obstáculo hacia Montevideo; también hay relación con otras zonas de la concesión, y quizás la ruta no sea exclusivamente de ida hacia Montevideo. Por eso nos pareció importante acercarles esta información, que tal vez muestre de forma más objetiva qué tan importante es el obstáculo que se menciona.

También hay que tener en cuenta que la concesión está diseñada de una forma que no nos permite cobrar al usuario por los kilómetros que efectivamente recorre. Hay autopistas en el mundo a las que uno entra en determinado lugar y al salir paga por algo parecido a lo que recorrió, porque son autopistas de acceso restringido; en cambio, en este caso el contrato establece que el pago del peaje se produce por el solo hecho de pasar la barrera, y dado el carácter abierto del sistema -porque, como les decía, se usa para fines de comunicación vecinal y demás; no es una autopista de acceso restringido, sino simplemente una doble vía a la que uno accede desde cualquier punto de la concesión- es prácticamente imposible determinar un pago exacto por la distancia que el usuario transita. Hay un pago aproximado en función de los kilómetros que se recorren, y para ello existe un primer peaje en el comienzo de la concesión y un segundo peaje a los cincuenta kilómetros. La concesión tiene algo más de noventa kilómetros de recorrido sobre la Ruta Interbalnearia en este momento, es decir que evidentemente la tarifa que se cobra dentro de este sistema nunca puede ser exacta de acuerdo con lo que se recorre. Por ejemplo, quien va a Atlántida recorrerá una determinada cantidad de kilómetros por los $ 90 que paga, pero si va a Parque del Plata recorrerá una distancia mayor y pagará lo mismo. Si se quiere, esta tampoco es una situación que contemple exactamente el uso estricto de la ruta. Con esto quiero decir que nosotros tenemos una limitación para determinar exactamente si es justa o no la aplicación de la tarifa en cada caso, para cada usuario. Creo que esta es una aclaración que conviene hacer.

Creo que no nos quedan muchos temas más para comentar.

Aquí se mencionan algunos antecedentes, como el de Rincón de la Bolsa y las bonificaciones previstas para los casos de la megaconcesión. Nuevamente quiero decir que no es resorte nuestro opinar por qué se exoneraron o por qué se dieron regímenes de bonificación diferentes para esos casos. El único comentario que me viene a la mente en este caso es que la principal diferencia, quizás, entre los peajes de la megaconcesión y estos peajes, es que los últimos existen desde hace 39 años y los otros se crearon y se constituyeron en una nueva situación para la gente que ya vivía en el lugar. Pero ese es un comentario

prácticamente personal, ya que nosotros no podemos opinar sobre por qué se exoneraron determinadas ciudades y otras no pues, como ya dije, eso es de resorte del Ministerio.

Por último, quisiera hacer un comentario final sobre lo que se dice acerca de que no escuchamos a los vecinos. Realmente nosotros nos reunimos con los vecinos cuando ellos nos lo solicitan. Hace poco hemos recibido algunas inquietudes del Edil Regueira del departamento de Canelones y de algunos comerciantes de Atlántida y de Salinas, quienes nos formularon determinados planteos con respecto al régimen de bonificaciones. Eso quedó un poco en "stand by" en función de lo que pase finalmente con el sistema de cobro de peaje, es decir, si se cobra la ida y vuelta o sólo la ida. De todos modos, siempre estamos dispuestos a escucharlos y no tenemos ningún inconveniente en ello. Inclusive, el señor Ipes, hace un año nos envió una nota -aclaro que no nos ha solicitado una reunión- en la que nos pedía una solución personal para que lo exoneráramos del peaje. Le contestamos que no podíamos hacer excepciones al régimen contractual que teníamos.

Soy gerente general de la empresa desde hace dos años y puedo decir que en este período nunca he recibido una solicitud de gente de Neptunia para hablar del tema, a lo que habríamos accedido con mucho gusto, porque no tenemos ningún inconveniente en conversar con ellos. Conocemos las inquietudes de la gente de la zona y, de hecho, algunas flexibilidades que hemos tenido han sido, justamente, recogiendo comentarios que recibimos en las oficinas del peaje.

SEÑOR PIOLI.- Los vecinos habían mencionado el problema del estacionamiento en el cordón cercano a la estación de peaje. Quiero aclarar, simplemente, que Consorcio del Este no autoriza ni prohíbe estacionamientos en ningún lado, ya que la autoridad para hacerlo es la Policía Caminera o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Repintamos los cordones que estaban pintados por dicho Ministerio y también está un cartel que dice "Prohibido estacionar", que es anterior a Consorcio del Este. Por lo tanto, no tenemos injerencia sobre el tema y no podríamos ni deseamos hacer nada al respecto, ya que se trata de un asunto que le corresponde a la autoridad competente.

SEÑOR BRIOZZO.- Quiero hacer una aclaración adicional sobre esto. El Reglamento Nacional de Circulación Vial prohíbe estacionar en las rutas nacionales, y el contrato es específico en cuanto a que Consorcio del Este no tiene derecho a ejercer el poder de policía. Además, en los puestos de peaje la Policía Caminera está las 24 horas del día. Por lo tanto, esa es la autoridad que debe determinar si se puede o no estacionar en la zona que se menciona. Inclusive, aclaro que nunca hemos hecho problema a los vecinos por estacionar allí. No nos hemos metido con el tema, porque claramente no nos compete, ya que para ello está la Policía Caminera, y si ésta entiende que no deben estacionar se lo tendrá que decir, pero mientras tanto nosotros no tenemos inconveniente con el estacionamiento en la zona. Además, nunca hemos amenazado a nadie, como se dice aquí, diciendo que esto se iba a cortar en cualquier momento, ya que no depende de nosotros y eso lo tenemos claro, porque así lo establece el contrato.

SEÑORA POU.- Antes que nada quiero agradecer vuestra presencia aquí, puesto que para la Comisión era importante escucharlos. Me congratulo de que en esta empresa sean todos uruguayos -aclaro que es una reflexión personal- porque, de alguna manera, están más en sintonía con algunos problemas antiguos, otros supervenientes y otros que acompañan la situación económica de nuestro país, y cuando se habla el mismo idioma se entiende mejor a la gente. Entonces, este es un beneficio que tenemos en este momento, que me parece importante destacar.

Lo otro que me parece entender -me gustaría que el señor gerente lo aclarara- es que algunas de estas solicitudes que hacen los vecinos por nuestro intermedio, no serían de resorte de la empresa sino del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es decir que en el caso de que se resolviera equiparar situaciones como, por ejemplo, en el caso de Rincón de la Bolsa, en cuanto a exoneraciones, tendría que ser mediante dicha Cartera, que podría arreglar con ustedes -y voy a utilizar un término que está prohibido en otros ámbitos, como el agrícola, pero no en éste- una suerte de subsidio para las familias que viven allí.

Me gustaría que se me aclarara ese tema que me pareció se desprendía de algunas de las palabras del señor gerente cuando hablaba de lo que eran o no sus obligaciones y lo que quedaba en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BRIOZZO.- Como decía anteriormente, nosotros tenemos un contrato de concesión que establece un régimen de bonificaciones que no podemos modificar unilateralmente. Por eso entendemos que es de resorte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en caso de querer modificar cualquiera de estos sistemas, plantearlo a la empresa y analizarlo con nosotros; eso está claro. Reitero que no podemos modificarlo nosotros unilateralmente.

SEÑORA POU.- Debo decir que me parece auspicioso saber que la empresa está siempre dispuesta a recibir a los vecinos. A veces en estas circunstancias se dan "cortocircuitos", pues de una parte se pide una audiencia y de la otra no se enteran de esa solicitud. Esto también nos pasa en la Comisión de Transporte, por lo que sabemos que esas situaciones se dan. Pero repito que me parece muy bueno que la empresa se muestre abierta a dialogar con los vecinos ya que, en definitiva, son una parte importante en todo esto.

En todo caso, la Comisión no tiene el hábito de discutir los asuntos con la visita presente, pero supongo que con nuestros compañeros procederemos a informar a los vecinos de que la empresa está dispuesta a escucharlos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo tres preguntas para formular a los señores representantes de Consorcio del Este, de las cuales las dos primeras tienen que ver con aspectos, a mi juicio, secundarios.

En primer lugar, quisiera conocer quién es el encargado de la conservación de las calles de servicio, y complementando esta primera pregunta, quisiera saber si el mal estado de esas calles perjudica a Consorcio del Este, es decir, al uso de la autopista.

Por otro lado, me gustaría saber bajo la responsabilidad de quién está la iluminación en todo el recorrido. Estas dos preguntas que he formulado son de asesoramiento.

La tercera inquietud tiene que ver con que la reivindicación de los vecinos -creo que no está clara en estos documentos, pero cuando hablaron con nosotros lo manifestaron- radicaba en que mirando el mapa -es necesario hacerlo porque, de otra manera, no se entiende- ciertos sectores de habitantes de Remanso de Neptunia efectivamente deben volver para atrás, pues si entraran por la derecha antes de llegar al peaje, entrarían directamente a sus casas; esto es, si se trazara una línea recta estricta -esta línea

también sería arbitraria- aunque no sé bien la dirección. Quisiera saber qué opina Consorcio del Este en ese caso, que me parece preocupante.

SEÑOR BRIOZZO.- En cuanto a la primera pregunta, referida a quién debe mantener las calles de servicio, debo decir que esto ha sido consultado con el órgano de control de la concesión, que nos ha manifestado que la jurisdicción sería de la Intendencia Municipal de Canelones. De hecho, nosotros sabemos que dicha Intendencia ha estado manteniendo esas calles de servicio; entendemos que parte de ellas las sigue manteniendo, sobre todo en las zonas donde transitan ómnibus de transporte de pasajeros, y este es el comentario que hemos recibido del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Aclaro que nosotros hemos visto a la Intendencia trabajando en la zona.

Con respecto a la jurisdicción, el comentario lo hemos recibido de parte del órgano de control del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La segunda parte de mi pregunta consiste en saber si la no existencia de calles de servicio o el mal estado de éstas, perjudica a la autopista. Consulto esto porque, en definitiva, donde no hay calles de servicio, la gente no tiene más remedio que entrar a la autopista.

SEÑOR BRIOZZO.- Evidentemente, si las calles de servicio están en mal estado o si no existen, va a haber un uso más intensivo de la ruta, pero nunca lo hemos planteado como una preocupación de la empresa. Estas son las reglas de juego que se adoptaron cuando se firmó el contrato. Sabemos de esta situación y no tenemos ningún inconveniente con ella. Además, entendemos que parece más lógico y cómodo que aunque las calles de servicio estén mantenidas, se circule por una vía pavimentada donde el tránsito sea razonablemente normal. Reitero que no es un inconveniente para la empresa.

En cuanto al otro tema, la obligación de la empresa respecto del mantenimiento de la iluminación es la de, justamente, mantener los empalmes que existían cuando tomamos la concesión y agregar, dentro de las tareas de mantenimiento, los nueve nuevos empalmes construidos e iluminados por la Concesión. Eso es responsabilidad de Consorcio del Este y se cumple. Digo esto porque hemos recibido, en otras oportunidades, planteos por parte de vecinos de diferentes lugares con respecto a iluminar zonas nuevas. Sin duda, esto es resorte del Ministerio, pues si quiere encarar obras nuevas tendrá que decidirlo y así planteárselo al Concesionario ya que éste no puede -ni está dentro de sus obligaciones- iluminar nuevos empalmes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir, entonces, que fuera de los empalmes, el resto de la iluminación -ahora estoy pensando si en realidad esta iluminación existe- no está bajo la jurisdicción de Consorcio del Este.

SEÑOR BRIOZZO.- Toda la iluminación de la faja que corresponde a la concesión es responsabilidad de Consorcio del Este, ya sean empalmes, canteros centrales, etcétera. Cabe aclarar que se cumple con la obligación.

En cuanto a qué opinión nos merece el mapa, podemos decir que nuevamente hay un uso de la concesión que se tiene que mirar en dos sentidos. Independientemente de que esto esté desde nuestro punto de vista en el mapa, consideramos que no es el mismo tratamiento para los vecinos de Remanso de Neptunia que para los de Neptunia. Si miramos el contrato veremos que lo que establece claramente es que por pasar las barreras del peaje, hay que pagarlo.

En definitiva, preferiría no arriesgar una opinión porque entiendo que no es resorte nuestro y nos meteríamos en un ámbito que no nos corresponde. De ahí, entonces, que no emitamos opinión.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado agradece vuestra visita a este ámbito y las informaciones brindadas.

De más está decir que vamos a hacer el trámite que a nosotros nos corresponde a la brevedad posible y que la versión taquigráfica de esta reunión será enviada al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Eventualmente discutiremos los pasos a dar en esta Comisión.

SEÑOR BRIOZZO.- Los agradecidos somos nosotros de que se nos haya permitido concurrir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 44 minutos)